Flow n°27
Le magazine du Cluster Paca Logistique
Décembre 2012

Focus

Tanger ouvre ses portes aux industriels

Sommaire

Le Cluster en action

04 La feuille de route stratégique pour 2013 - 2016

05 Plan d'actions 2013 et réflexions sur la notion de réseau

Focus

Tanger ouvre ses portes aux industriels

II L'ouverture au monde

IV Tanger Med, port pivot

XIII Tanger, vitrine économique

XIV Retours de mission

XVI Coopération PACA/Tanger Tétouan

Sur le vif

23 Quels projets industriels maritimes en PACA ?

24 Les rendez-vous de 2013

25 Agenda

26 Actualités

Directeur de publication : Marc Reverchon
Rédacteur en chef : Isabelle Bardin
Secrétaire de rédaction : Nadia M'Rabet
Ont contribué à ce numéro : Abdellatif Bernossi, Hugues Brunet, Jean-Pierre de Bono, Vincent Calabrese, Sylvie Doutres, Cédric Guez, Catherine Koubar, Mohamed Laqhila, Annie Muniglia-Reddon, Philippe Pettini et Jean-Claude Terrier.
Focus Maroc réalisé en partenariat avec Finances et Conseil Méditerranée, Christian Apothéloz et Econostrum.info, Gérard Tur.
Photos : C. Apothéloz, I. Bardin (Cluster Paca Logistique), CCIMP, Fotolia et Région Paca.
Maquette : Isabelle Mailhan – www.izaberudesign.com
Impression : Imprimerie Audry et Schaffer www.imprimerie-audry.com
Financeurs : Etat (Fonds national d'aménagement et de développement du territoire), Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, Chambre de commerce et d'industrie Marseille Provence - CCIMP, San Ouest Provence, Conseil général des Bouches-du-Rhône Conseil général de Vaucluse.

Flow

CLUSTER PACA LOGISTIQUE

Cluster Paca Logistique

Immeuble CMCI - 2 rue Henri Barbusse
13001 Marseille
Tel. : 04 91 39 34 64

contact@cluster-paca-logistique.com

www.cluster-paca-logistique.com

COUVERTURE : Tanger 2012 © C. Apothéloz

La Baie de Tanger ouverte vers le monde

Edito

Chers adhérents, chers lecteurs,

Quand vous recevrez ce nouveau numéro de notre magazine Flow, la fin du monde n'aura pas eu lieu et l'année 2013 aura commencé.

Elle s'annonce délicate, dans un contexte de restriction généralisée des budgets, tant publics que privés, et, à l'échelle nationale et européenne, de quasi-récession. Dans ces conditions, présenter les vœux pourtant sincères de toute l'équipe du Cluster Paca Logistique, est un exercice difficile.

Sans occulter les difficultés auxquelles notre filière fait face depuis déjà plusieurs mois, il est néanmoins possible de porter un message d'espoir, et vous faire une promesse.

L'espoir, c'est celui de nous voir sortir plus forts de cette crise mondiale. En dépit des théories des cycles ou du déclin, notre pays travaille, se bat, remporte des marchés, et notre secteur et notre région disposent d'atouts sérieux à faire valoir dans la compétition internationale. Mais pour cela, il faut investir, oser le développement, ne pas craindre nos concurrents, qui subissent également la crise, et donc mobiliser des moyens, des budgets… qui font un peu défaut. La solution, c'est de mettre en commun les idées, les projets, de passer au partage de compétences et aux efforts conjoints.

La promesse, c'est que le Cluster Paca Logistique sera à vos côtés pour transformer cette nécessité de mutualisation des efforts en force créatrice, en moteur de compétitivité, pour anticiper dès à présent la sortie de la crise.

C'est donc confiant que je vous souhaite, à mon tour, une année 2013 riche de projets collaboratifs, que nous nous réjouissons de passer à vos côtés.

Marc REVERCHON,
Président du Cluster Paca Logistique.

Pour les plus dubitatifs d'entre nous,
rappelons-nous de l'optimisme (par l'absurde) des Shadoks de Jacques Rouxel :

« En essayant continuellement, on finit par réussir.
Donc : plus ça rate, plus on a de chances que ça marche. »

Le Cluster en action

UN BRAINSTORMING POUR DÉTERMINER LA FEUILLE DE ROUTE STRATÉGIQUE POUR 2013 - 2016

Le 20 novembre dernier, les membres du Cluster se réunissaient pour déterminer la nouvelle feuille de route stratégique du Cluster 2013 - 2016. Après avoir passé en revue les forces et faiblesses de l'association ainsi que les opportunités et menaces présentes dans son environnement, ont été confirmés les objectifs du Cluster :

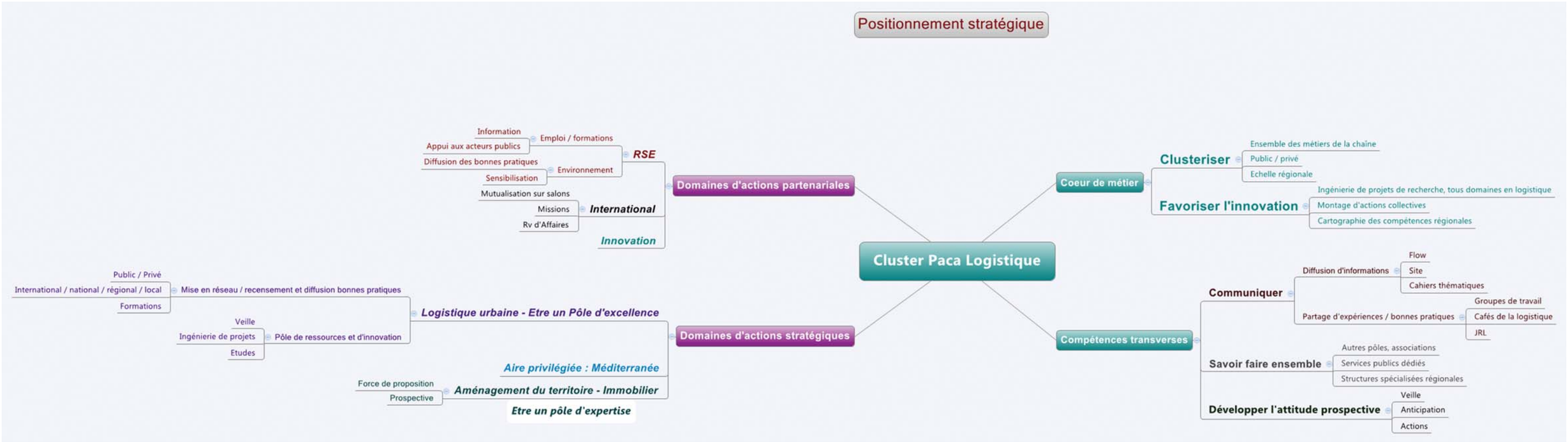
- Conforter et développer l'activité des entreprises de la filière logistique régionale;
- Mettre en synergie Logistique et Territoire pour un développement durable de PACA.

Il a été acté que le Cluster devait :

- apporter une valeur ajoutée différente de celles des autres structures préexistantes (par ex. associations professionnelles, syndicats, agences de développement, CCI, Ubifrance…) en s'appuyant pour cela sur les capacités distinctives que l'association possède : ingénierie de projets innovants, interface public-privé, vision transversale de la chaîne, champ géographique régional ;
- concentrer ses moyens sur des thématiques identifiées comme stratégiques pour la compétitivité économique des entreprises et du territoire et où la synergie entre acteurs privés et publics mérite d'être renforcée : logistique urbaine et aménagement du territoire ;
- agir en partenariat sur les autres thématiques stratégiques (emploi, formation, international…) avec les structures spécialisées déjà impliquées.

En plus d'offrir un espace neutre d'échanges, à l'interface du public-privé, permettant à ses membres de s'informer et travailler ensemble (efficacité accrue, éventuelles économies d'échelle, élargissement du champ de compétences et synergies) sur des problématiques communes, le Cluster favorise la création et la diffusion de l'innovation, organisationnelle et/ou technologique, au sein de l'écosystème logistique via l'ingénierie d'actions et projets collaboratifs. En outre, l'association a choisi de s'impliquer particulièrement sur deux problématiques majeures pour la compétitivité à la fois de la filière et de PACA : la logistique urbaine et l'aménagement du territoire.

Le schéma ci-dessous permet de visualiser le positionnement stratégique adopté par l'association à l'issue de ce brainstorming.



PLAN D'ACTIONS 2013 ET RÉFLEXIONS SUR LA NOTION DE RÉSEAU : UNE ASSEMBLÉE GÉNÉRALE CONVIVIALE

Le 17 décembre au soir, dans le cadre fort agréable de la librairie - restaurant « Les Arcenaulx », véritable institution marseillaise, les membres du Cluster se sont réunis 3 heures durant pour lancer le programme d'actions 2013 de l'association et clore agréablement l'année 2012 par des échanges autour de la notion polysémique de réseau… poursuivis lors d'un cocktail très apprécié.

Le programme d'actions 2013

Action 1 : Clusteriser la filière logistique

- Structurer et animer le réseau (entreprises, organismes de formation et recherche, institutions et collectivités…)
- Promouvoir la filière et ses acteurs
- Ouvrir et accompagner à l'international
- Animer les commissions thématiques "Mutations géo-économiques" et "Développement à l'International et Attractivité du Territoire"

Action 2 : Aider à l'intégration de la Responsabilité Sociétale d'Entreprise

- Diffusion des bonnes pratiques
- Actions en faveur de l'emploi

Action 3 : Faciliter l'innovation

- Ingénierie de projets
- Poursuite de la cartographie des expertises régionales et de l'état des lieux de l'usage des technologies au sein de la filière
- Diffusion des pratiques innovantes grâce à l'organisation au premier semestre d'une Journée Régionale de la Logistique dédiée aux TIC (tables rondes le matin + ateliers l'après-midi) et parution d'une publication suite à cet événement
- Animation de la commission thématique "TIC"

Action 4 : Constituer un pôle de ressources sur les enjeux logistiques majeurs

- Aménagement du territoire (infrastructures, foncier, immobilier)
- Logistique Urbaine
- Animation de la commission « Aménagement Durable du Territoire » et ses sous-groupes

"Progresser ensemble : l'apport des réseaux"

"Progresser ensemble : l'apport des réseaux", telle était la question posée à l'occasion de la conférence donnée à l'issue de l'Assemblée générale du Cluster Paca Logistique. Le thème a été traité sous trois angles.

Le volet théorique a été abordé par l'universitaire Nathalie Fabbe-Costes, professeur des Universités à la Faculté d'Économie et de Gestion d'Aix-Marseille, qui a fait part des réflexions menées au sein du laboratoire Cret-Log, qu'elle dirige, tandis que les témoignages ont été confiés à RS-Développement, une entreprise du réseau Entreprendre Paca, et au président de Finances et Conseil Méditerranée, Francis Papazian.

Le Cluster en action

© Bram Janssens

La notion de “projet commun”, un moteur pour les entreprises travaillant en réseaux

Entreprises qui comprennent des réseaux, entreprises de réseaux, réseaux centrés, réseaux fédérés... Sous le vocable réseau, **Nathalie Fabbe-Costes** estime que “la réalité est foisonnante”. Elle juge que derrière ce mot “valise”, le terme regroupe en effet diverses acceptions.

L’universitaire souligne néanmoins que les entreprises d’aujourd’hui ayant tendance “à se recentrer sur leur cœur de métier”, toutes essaient de trouver des “partenaires experts” dans le cadre d’une recherche de “complémentarité ou de mutualisation”.

“Un réseau logistique n’est pas figé mais mobile” et tend à adopter une logique modulaire de type LEGO où Acteurs – Ressources – Activités (selon le modèle de référence développé par l’école scandinave) se combinent de manière interactive.

Nathalie Fabbe-Costes évoque ensuite les enjeux managériaux associés à ce mode d’organisation inter-organisationnel et notamment l’importance d’une bonne coordination, qui nécessite a minima l’adoption d’un langage commun (standards – interopérabilité des Systèmes d’Information).

Doivent être clairs la répartition entre les membres du dispositif “des rôles et des responsabilités de chacun” et le mode de gestion des entrées et sorties du réseau.

La directrice du Cret-Log souligne aussi qu’ “il est crucial de mesurer le niveau de performance collective”. Et d’ajouter qu’au sein d’un réseau, “le point clef” est le fait que “le destin des uns est lié à celui aux autres” d’où une interdépendance stratégique à gérer.

“L’homogénéité, un frein au développement”

Lorsqu’elle mentionne une thèse promouvant le “management paradoxal” en tant que moyen de mieux gérer ces réseaux conjuguant forces d’inertie et de mouvement, puis liste les faciliteurs et freins du management des réseaux, l’auditoire est particulièrement attentif. Un point attire l’attention : l’homogénéité des membres comme frein au développement d’un réseau. Par ailleurs, de manière assez contre-intuitive, il apparait qu’au plus les membres du réseau se sentent autonomes, au mieux le réseau d’entreprises fonctionne.
Sur ce, la notion de “projet commun” est le seul moteur qui garantisse sa durée de vie, reste convaincue l’universitaire.

De son côté, **Pierre Sappey-Marinier**, co-dirigeant de la société RS Développement, apporte le témoignage très vivant d’un lauréat 2010 du Réseau Entreprendre Paca, mouvement de chefs d’entreprises qui aident de nouveaux créateurs/repreneurs à développer leur propre PME. Après avoir été soutenu il y a cinq ans, il estime “se placer aujourd’hui dans une démarche de réciprocité”. La vocation de l’entreprise, un laboratoire d’analyses industrielles qui emploie aujourd’hui 20 personnes cinq ans après sa création, est d’accompagner les fabricants d’articles de bazar et de détergents à marque de distributeurs.

Francis Papazian, directeur de la communication de la SMC, complète ce panorama sur les réseaux en rappelant que le PRIDES Finances et Conseil Méditerranée (FCM), structure qu’il préside depuis peu, réunit des professionnels du chiffre, du droit et du conseil « qui n’ont rien à voir ensemble » mais cherchent tous, via FCM, à faciliter l’interface des PME avec le monde du financement public ou privé. Le réseau d’experts confiance développé au Maroc, Tunisie, Algérie et Liban permet aussi, par-delà la Méditerranée, de définir “des points d’ancrage qui accueillent les PMI/PME pour leur faire gagner du temps sur le territoire”.

Finances & Conseil méditerranée
CLUSTER PACA LOGISTIQUE
Focus · Flow 27 · décembre 2012

Tanger ouvre ses portes aux industriels

La baie de Tanger

Focus
L'ouverture au monde

UNE REGION D'INDUSTRIE, DE SERVICES ET D'ECHANGES

Experts-comptables, professionnels du Port, logisticiens, avocats, chefs d'entreprise, banquiers, consultant ou journaliste, la délégation à Tanger conduite par Finances & Conseil Méditerranée et le Cluster Paca Logistique affichait une belle diversité. Et pourtant au-delà du regard de chacun sur une cité étonnante, sur des paysages superbes, sur une population accueillante, c'est le dynamisme économique qui frappe et interpelle chacun. Un dynamisme visible sur le Port, dans la ville, dans les zones d'activités. Un dynamisme prometteur pour les entreprises et les entrepreneurs qui veulent s'y développer.

Cinq constats étayent ce diagnostic.

1 - Le Port de Tanger Med, équipement majeur de la Méditerranée occidentale et de la logistique mondiale.

La région de Tanger Tétouan est le lieu de développement réel d'un des projets les plus ambitieux et les plus profitables de la rive Sud depuis trois décennies : le Port de Tanger Med. Beaucoup de pays ont annoncé des plans, lancé des idées, suscité des espoirs. Malgré une période de crise peu favorable, le Maroc a tenu bon : le Port de Tanger Med est en service, nous l'avons visité. Navires, conteneurs, véhicules, passagers, tout fonctionne. Les chiffres de trafic sont déjà enviables et le chantier de Tanger Med 2 est des plus actifs. La crise a imposé des retards ou des remises en cause, mais l'investissement est là. De plus, la ligne TGV Casablanca Tanger va désenclaver cette zone et lui ouvrir tout le marché marocain.

Marseille Tanger une relation ancienne en Méditerranée portée par les compagnies maritimes phocéennes.
Affiche issue des collections de la Chambre de commerce de Marseille

2 - La région de Tanger Tétouan, une région de forte dynamique industrielle.

Nous connaissons l'histoire de cette région hors normes qui a toujours été au cœur des échanges Nord Sud, des trafics en tous genres, des croisements de populations. Le négoce et la logistique avec le port sont des axes naturels de développement. Mais ce que nous retenons de nos visites et rencontres, c'est la réalité industrielle de la région. Tanger Free Zone est opérationnelle depuis dix années. C'était une garrigue, comme on dirait en Provence. Aujourd'hui, cette zone franche compte plus de 500 entreprises, 45 000 emplois, et a drainé plus de 6 milliards de dirhams d'investissements. Et ce sont des emplois industriels avec du travail posté. Les cars à chaque changement d'équipe ramènent chez eux les ouvriers dans les quartiers populaires de Tanger. L'ingénierie informatique, les industries automobile et aéronautique, la menuiserie, l'aluminium et le textile sont très présents. Les grands noms de l'aéronautique, de la sous-traitance automobile et de la mécanique ont investi. Les autorités veillent de plus à ce que les avantages de la zone franche (donc son coût, car il y a un manque à gagner) soient exclusivement réservés aux sociétés de production industrielles, excluant par exemple le BTP ou les holdings financières.

3 - L'usine Renault Nissan créé un appel d'air.

Sur 300 hectares, une unité de 2 km de long réunit les meilleures méthodes de tout le groupe pour produire des voitures low-cost de qualité. En une année, 4 000 personnes ont été recrutées, et surtout formées. Pas un opérateur n'a été mis sur une ligne de production sans avoir, a minima, passé au préalable 12 semaines en formation dans le centre de formation ad hoc financé par le Royaume. Une zone franche dédiée à l'automobile est ouverte au sud de Renault, les liens sont directs avec le port de Tanger Med et la ville de Tanger. Cette installation voulue par Carlos Ghosn est un signe fort qui fait réfléchir d'autres constructeurs automobiles. Elle est aussi et surtout un signe porteur d'espoir pour la population marocaine : elle offre une perspective d'emploi stable et qualifié plutôt que celle des "harragas", les « Brûleurs du détroit » qui risquent leur vie pour passer clandestinement les 14 kilomètres qui séparent la ville de l'Espagne.

4 - La gouvernance est en train d'évoluer.

Qui s'étonnera de mouvements de dirigeants parfois surprenants ? Un tel projet ne peut naître sans heurts. Que voyons-nous ? Une reprise en main de l'État sur TMSA* avec une volonté de simplifier la gouvernance : d'un côté une autorité portuaire, de l'autre une structure de gestion chargée de développer les zones d'activités. Nous avons pu établir un contact au plus haut niveau avec la structure faîtière, TMSA. À nous de faire vivre cette relation. Des mouvements sociaux ont eu lieu dans des entreprises et sur le port. Là aussi qui s'en étonnera ? Le développement économique s'accompagne toujours de remises en cause, d'ajustements sociaux, de revendications. Ils sont un signe de vitalité, si les partenaires sociaux savent les dépasser. Mais un conflit social ne doit pas faire oublier que pendant ce temps-là 45 000 salariés de la zone prenaient leur poste régulièrement.

5 - La Région PACA en bonne position.

Notre Région a su tisser des liens de coopération étroits depuis une douzaine d'années avec l'autorité régionale marocaine. Elle est la seule région française à l'avoir fait. Les pays méditerranéens sont très présents sur les marchés industriels. L'Espagne est quasiment chez elle. La concurrence internationale est vive, mais le marché est en forte croissance. Les Marocains nous ont confirmé des besoins avérés en matière de services aux entreprises : dans les domaines de la qualité, de la logistique, de l'organisation, de la gestion des ressources humaines et la formation. Le secteur des énergies renouvelables est une priorité nationale avec des investissements stratégiques importants.

Ces cinq leçons de Tanger nous montrent la voie d'une coopération économique mutuellement profitable. La croissance, celle des emplois industriels, est là. Une région de services, voisine, amie, comme la nôtre y a sa place. Si nous y allons…

Christian APOTHÉLOZ

*TMSA est en charge de l'aménagement, le développement et la gestion de la grande plateforme industrielle Tanger Med (5 000 ha).

UNE COOPÉRATION EXEMPLAIRE

M. Vauzelle © J.P. Garufi

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a engagé depuis plus de dix ans une coopération privilégiée avec la Région de Tanger Tétouan qui connaît aujourd'hui un formidable développement. La formation, le renforcement des capacités institutionnelles, l'échange de pratiques de bonne gouvernance, l'environnement, le partenariat économique, l'économie sociale et solidaire, la culture, sont les thèmes principaux d'actions d'accompagnement au service du développement local, alors que notre présence permanente garantit un lien et des échanges quotidiens.

La mission que viennent de conduire à Tanger le PRIDES Finances & Conseil Méditerranée et le Cluster Paca Logistique s'inscrit dans cette dynamique et renforce nos relations, notre proximité et nos complémentarités. Je me réjouis particulièrement du niveau de relation instauré entre les autorités portuaires de nos deux régions. Je me réjouis des projets tangérois des entreprises de notre région. Autour de son port, la région de Tanger Tétouan connaît une grande vitalité industrielle. Je souhaite que notre coopération économique et commerciale prenne de l'ampleur, implique d'autres filières régionales dans l'esprit de partenariat et de solidarité caractérisant cette coopération exemplaire, qui contribue au resserrement des relations de confiance et d'amitié entre nos deux pays.

Michel VAUZELLE
Député Président de la région
Provence-Alpes-Côte d'Azur

Port de Tanger Med I

FOCUS

Tanger Med, port pivot

MARSEILLE FOS / TANGER MED
L'ALTERNATIVE MÉDITERRANÉENNE AUX PORTS DU NORD DE L'EUROPE

Jean-Claude TERRIER

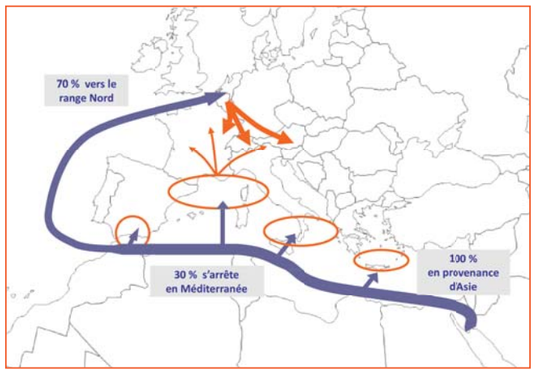
À l'image du complexe Tanger Med, l'espace économique méditerranéen se dote de nouvelles infrastructures portuaires sur sa rive Sud. Ce processus, perçu par certains comme une menace, représente en fait une **opportunité forte pour les ports de marché de l'Europe du Sud de regagner des parts de marché** perdues au profit de leurs concurrents Nord-européens.

En effet, pour le Port de Marseille-Fos comme pour les autres ports de marché de la rive Nord de la Méditerranée, c'est l'opportunité de capter les trafics qui actuellement ne s'arrêtent pas en Méditerranée, à travers une redistribution par les « hubs ports » de la rive Sud.

Ce scénario est envisageable si les flux ont la possibilité de poursuivre leur « route » pour **atteindre le cœur économique de l'Europe**.

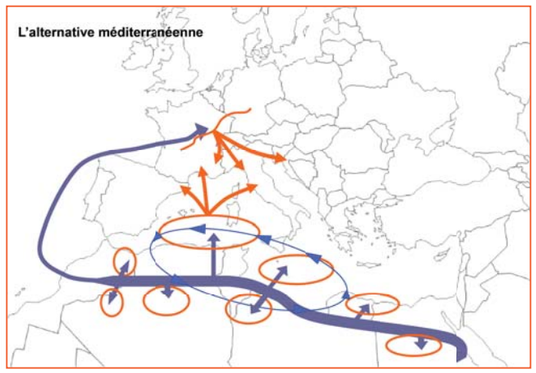
Les conditions sont les suivantes :

- Capacité d'accueil suffisante des terminaux,
- Compétitivité et fiabilité des opérations portuaires,
- Existence de connexions terrestres efficaces et de services ferroviaires et fluviaux compétitifs depuis les ports d'hinterland d'Europe du Sud vers le cœur de la « Banane Bleue ».



Aujourd'hui :
- La majeure partie du trafic ne s'arrête pas en Méditerranée

Conséquences :
- Davantage de congestion dans le Nord
- Réseau de transport déséquilibré
- Moins de croissance dans le Sud



Demain :
- Une plus grande partie du trafic s'arrêtera en Méditerranée

Conséquences :
- Développement du trafic feeder entre hubs du Sud et ports d'hinterland du Nord de la Méditerranée
- Solutions *landbridge* Europe du Nord
- Moins de congestion range Nord
- Croissance des échanges maritimes intraméditerranéens
- Croissance économique au Sud
- Rééquilibrage du réseau de transport européen

Dans cette optique le Port de Marseille-Fos a plusieurs avantages à mettre en avant par rapport à ses voisins méditerranéens, qui tiennent à l'absence de barrière physique naturelle sur le parcours vers la Banane Bleue, à sa desserte fluviale, aux navettes ferroviaires déjà existantes, à son positionnement privilégié en région lyonnaise notamment.

C'est pourquoi le Port de Marseille-Fos ambitionne de se positionner comme **l'alternative méditerranéenne aux ports de la façade Nord, en faisant valoir ses connexions terrestres et les gains de transit time potentiels** sur les routes maritimes Est/Ouest.

Cette alternative se fonde sur la stratégie Landbridge offrant sur le Port de Marseille-Fos des outils de massification des flux (Terminaux XL). Cette offre portuaire est accompagnée du **développement et d'une utilisation intensive des modes massifiés** (fer et fleuve) conduisant à la création d'une **offre logistique multimodale à dimension européenne**.

Dans ce contexte, la mise en service de **Tanger Med** constitue une **opportunité pour les échanges en Méditerranée, et donc pour le port de Marseille-Fos**. Cet enjeu existe autant pour le conteneur que pour le RORO (transport de remorques sur navire rouliers) avec la création de neuf postes à quai RORO à Tanger Med et l'ambition, inscrite dans le projet stratégique du GPMM, de constituer à Marseille un **hub roulier euroméditerranéen** en développant l'atout déjà existant de ses 5 km de quais RORO, représentant plus de 30 postes à quai RORO dont la moitié sur des terminaux marchandises et l'autre moitié sur des terminaux passagers ou mixtes.

C'est la démonstration que la multiplication des hubs de transbordement au Sud de la Méditerranée, loin d'être une menace pour Marseille-Fos, est une **formidable opportunité**. Au-delà, les ports de marché, Marseille-Fos en premier lieu, **permettent aux opérateurs de combiner leurs trafics d'hinterland et de transbordement**. Par ailleurs la création de nouveaux hubs en Méditerranée joue à terme un effet multiplicateur sur les échanges et soutient une croissance économique déjà dynamique dans le sens Nord-Sud et en émergence dans le sens Sud-Sud.

Jean-Claude TERRIER
Président du directoire,
Grand Port Maritime de Marseille

LE PORT DE MARSEILLE-FOS REGARDE VERS TANGER-MED

Le Grand Port Maritime de Marseille envisage de créer une ligne maritime entre Marseille et Tanger selon un cahier des charges rédigé par l'Association Française du Transport Routier International, Transport et Logistique de France et le Syndicat des Transitaires Marseillais. Des lignes Tanger Gênes et Tanger Barcelone existent déjà. Grimaldi opère un Tanger Sète, mais le contrat arrive à terme en 2013. Il capte 30 000 passagers par an.

L'option mer reste plus longue (36 heures, contre 10 heures par la route) mais moins chère d'environ 30%. Cette ligne serait éligible au **programme européen Marco Polo**.

Marseille-Fos tente de convaincre un armateur d'ouvrir avant l'été 2013 une ligne bihebdomadaire en RORO (transport de camions) ou ROPAX (transport de camions et de passagers). Les navires relieraient les bassins Est de Marseille au port de Tanger Med. Une partie des Dacia produites par l'usine de Renault Nissan de Tanger pourraient assurer un « fonds de cale ».

Gérard TUR
Econostrum.info

Focus

Tanger Med, port pivot

Le Vieux-Port de Tanger en cours de modernisation.

TANGER MED NE SE CONTENTE PAS DU TRANSBORDEMENT

Crise économique mondiale, nouvelle direction, Tanger Med a vécu une année 2012 de transition. La montée en puissance de l'usine Renault et la livraison d'infrastructures de premier plan lui ouvrent de grandes perspectives.

Tanger Med devra probablement se contenter pour 2012 d'une stabilité globale de ses trafics, avec sans doute moins de 30 millions de tonnes (26,98 MT en 2011, 23 MT en 2010) opérées. Le premier port marocain traitera en 2012 un peu plus de 2 millions de conteneurs, 160 000 camions (+ 10%), plus de 2 millions de passagers (+ 10%). Une année de transition après les conflits sociaux de 2011. Nous sommes loin des + 67% du trafic roulier et des + 51,4% du trafic passager en 2011. La crise, mais aussi les déboires financiers de la compagnie maritime marocaine Comanav-Comarit, expliquent en partie ce ralentissement de croissance.

L'équipe dirigeante de l'Agence Spéciale Tanger Med, en charge de la gestion du port, a entièrement changé. Avec pour commencer un nouveau président du directoire de TMSA en 2011, puis un nouveau président du conseil de surveillance en juin 2012 avec l'arrivée de Mohamed Hassad, ancien ministre des Travaux publics. Les têtes continuent de tomber avec la nomination fin octobre 2012 de Najlaa Diouri au poste de directrice générale.

Il faut dire que les plus hautes autorités marocaines suivent de très près Tanger Med. Conçu à ses débuts comme un port de transbordement, il a nécessité 7,5 milliards d'euros de travaux d'infrastructures, financés à parité par les secteurs publics et privés. Le port se divise en deux parties, Tanger Med I et Tanger Med II.

Un port pivot

En service depuis 2007, Tanger Med I et ses 1 600 m linéaires de quais abritent deux terminaux à conteneurs opérés par APM (Maersk) et Eurogate (Contship Italia, MSC, CMA CGM, Comanav). APM a opéré 1,1 million de conteneurs en 2011, Eurogate 900 000.

Tanger Med I possède également un terminal ferroviaire à conteneurs, un terminal passagers roulier, un terminal car carrier de 20 hectares (dont 13 réservés à Renault), un terminal hydrocarbure livré en 2012 et un terminal vrac/marchandises diverses.

Tanger Med dispose de toutes les cartes en main pour devenir un port pivot. Situé sur la route Est-Ouest (Chine Europe États-Unis) des porte-conteneurs géants, il permet à ces bateaux mères de débarquer leurs conteneurs sur des navires plus petits qui desservent des lignes en direction de l'Afrique de l'ouest et de l'Amérique Latine. L'ouverture à quelques kilomètres d'une usine Renault-Nissan lui permet de se spécialiser dans le trafic automobile. Enfin, la proximité de l'Espagne (14 km) lui assure un trafic passagers et remorques très important. Ce glissement vers des activités plus classiques s'accompagne de la construction d'importantes infrastructures : ligne TGV, autoroute, zone logistique...

Tanger Ville

Mais la crise a considérablement ralenti les projets marocains. Ainsi, Tanger Med II théoriquement opérationnel en 2012 reste à construire. Les deux concessionnaires prévus ont fait machine arrière. Un des deux terminaux à conteneur a finalement trouvé un concessionnaire, le marocain Marsa Maroc. Fort d'une capacité de deux millions de boîtes, il devrait opérer ses premier navires fin 2014. Les travaux sur le second terminal n'ont pas commencé.

LE PORT DE TANGER VILLE FAIT PEAU NEUVE

Dégagée du trafic commercial, la zone portuaire de Tanger fait peau neuve avec une reconversion du port et un important programme immobilier.

Dégagé du trafic commercial depuis le lancement de Tanger Med, le port de Tanger ville bénéficie d'un important programme de reconversion. Sur 84 hectares, l'État marocain consacre 6,2 milliards de dirhams (556 M€), dont 2 milliards de dirhams (179 M€) pour les fonctions portuaires et 4,2 milliards de dirhams (376 M€) pour les aménagements urbains, à la construction d'un port de pêche, de croisière, d'une marina et d'ensembles immobiliers.

« *Il s'agit de renforcer le positionnement touristique et culturel de la ville à l'échelle internationale* » explique le directeur de la chambre de commerce de Tanger, Mahdi Bachir.

Le port de pêche est déjà bien avancé.

« *Nous allons transférer l'activité de pêche* au sein d'une *darse adossée à l'actuel port* » détaille Mahdi Bachir. « *Elle offrira 1.900 mètres linéaires de quais, 13 hectares de bassins et autant de terre-pleins. De quoi tripler la capacité actuelle.* »

La partie croisière sera progressivement mise en service. Mahdi Bachir, annonce « *350 000 croisiéristes pour 2015* » avec trois postes à quai pour des navires de 260, 270 et 360 mètres.

Enfin, le port de plaisance suivra en 2016, avec environ 400 anneaux. « *À l'horizon 2016, plus de 3 000 anneaux s'échelonneront le long de la baie de Tanger, à Oued Lihoud, Merkala, Ghandouri et Mrissat. De quoi faire de Tanger une mégamarina au niveau régional* » se félicite Mahdi Bachir.

Le chantier du port de Tanger Ville

Un projet immobilier

Le programme prévoit également la construction de plusieurs hôtels, dont deux 5 étoiles, pour un total de 1 600 lits, un palais des congrès d'une capacité de 1 500 places, un musée de 15 000 m² et un complexe de salles de cinéma sur 7 000 m². D'importants travaux d'urbanisation dégageront 30 hectares d'espaces publics dédiés aux activités culturelles.

42 000 m² de commerces, dont un grand centre commercial de 15 000 m² verront également le jour, parallèlement à la construction de logements et de bureaux sur 130 000 m². Un téléphérique reliera le port au centre-ville et à la kasbah.

Il faudra d'ici là résoudre le délicat problème de la zone franche du port. Elle emploie plus de 1 500 personnes et bénéficie d'avantages fiscaux considérables.

Gérard TUR
Econostrum.info

Vue de la Medina sur la Baie de Tanger

Focus

Tanger, vitrine économique

LA RÉGION DE TANGER TÉTOUAN MULTIPLIE ZONES FRANCHES ET INDUSTRIELLES POUR DEVENIR LE SECOND PÔLE ÉCONOMIQUE DU MAROC APRÈS CASABLANCA.

Les responsables économiques tangérois en sont très fiers. Le Foreign Direct Investment magazine, une publication du Financial Times, classe la zone franche de Tanger sixième meilleure zone de l'avenir pour l'année 2012-13, première zone franche portuaire, deuxième meilleure zone aéroportuaire. Au niveau mondial bien sûr.

En fait, le triangle compris entre Tanger, le port de Tanger Med et Tétouan est devenu en quelques années la vitrine économique du Maroc avec toute une série de zones franches et de zones industrielles desservies par une autoroute, un port ultra moderne, une voie ferrée et, demain, le TGV.

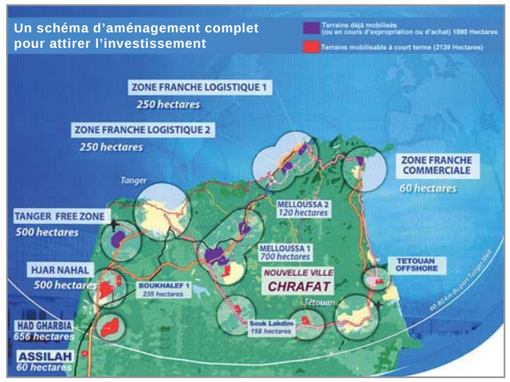
Le TGV Tanger / Casablanca entrera en fonction en 2015 en dépit de fortes oppositions. Il faudra alors 2h10 au lieu de 4h45 pour relier les deux villes. Le Maroc deviendra le premier pays africain à disposer du TGV pour un montant évalué à une trentaine de milliards de dirahms, soit un peu moins de 3 milliards d'euros.

Les énergies renouvelables ne sont pas oubliées avec déjà autour de Tanger plusieurs parcs éoliens fournissant 260 MW. Cinq autres en construction produiront 200 MW supplémentaires. Deux parcs géants de 600 MW restent à l'étude. La région de Tanger deviendra demain le premier pôle de production éolien d'Afrique.

« *Les efforts du Maroc se concentrent sur le nord du Pays. L'activité, la croissance, la valeur ajoutée sont ici* » explique le vice-président de Finances et Conseil Méditerranée (FCM), Mohamed Laqhila.

Le nord du Maroc tire ainsi profit de sa position géographique idéale à la frontière de l'Atlantique et de la Méditerranée, de l'Europe et de l'Afrique. La région se positionne comme pivot dans les flux est-ouest et nord-sud de marchandises à défaut de convaincre comme hub financier. Tanger revendique en effet depuis 1992 le titre de place financière offshore. Mais seules six banques et environs 200 holdings ont choisi de se domicilier à Tanger.

Des dizaines de milliers d'emplois



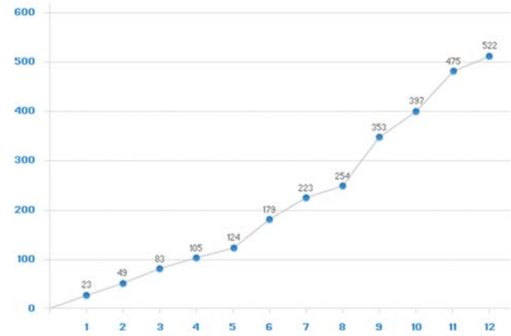
Les zones franches rencontrent en revanche plus de succès. Créée en 1999 sur 340 hectares, Tanger Free Zone abrite actuellement plus de 500 entreprises à capitaux majoritairement espagnols et français comme SNOP, Takata, Denso, ou encore GMD. Elles y ont déjà investi plus de 700 M€ et créé des dizaines de milliers d'emplois. Adossée à l'aéroport de Tanger, TFZ affichera complet en 2014. L'aménagement d'une centaine d'hectares supplémentaires permettra de renforcer ce pôle dédié essentiellement au textile, à l'aéronautique et à l'automobile. TFZ fait partie du groupe TMSA qui gère également le port de Tanger Med et la toute récente zone franche logistique attenante.
Seule la première tranche de la zone logistique attenante à Tanger Med est opérationnelle. Mais elle accueille déjà de belles signatures comme San José Lopez, Géodis, Makita.... Les logisticiens occupent 133 hectares sur les 250 disponibles. Ubipharm, leader africain en logistique de produits pharmaceutiques et la Société Nationale de Transports Logistiques commencent à s'installer. « *Nous cherchons maintenant des logisticiens travaillant le froid pour traiter les fruits et légumes ou transformer les produits de la mer* » précise un cadre de TMSA.

Quelques grains de sables

Depuis Tanger Free Zone et Tanger Med, le Maroc surfe sur la vague et crée dans la région de Tanger d'autres zones franches ou industrielles. Au total, la plateforme industrielle de Tanger devrait représenter à terme 5 000 hectares divisés en une dizaine de sites gérés en guichet unique par TMSA.

Avec comme locomotive Meloussa I et II, sur 820 hectares. Meloussa I abrite déjà l'usine Renault Nissan sur 280 hectares. Juste en face se construit la zone Tanger Automotive City sur 260 hectares. La première tranche de 70 hectares sera livrée au 2eme trimestre 2013. Le groupe Indien SSWL va y faire des jantes sur 50 000 m².

A deux pas de Tétouan, la première tranche de 21 000 m² de Tétouan Shore vient d'être livrée en avril 2012. D'ici juin 2012, elle proposera 100 000 m² dédiés aux centres d'appels. En 2013, toujours à Tétouan, une nouvelle zone



Les entreprises en 12 ans, de 2000 à 2012 sur Tanger Free Zone (Source TMSA)

Tanger, plateforme industrielle

industrielle sortira de terre. Un agropole, une zone franche commerciale demeurent également à l'étude au sud de Tanger et à Tétouan.

Déjà, la région de Tanger n'arrive pas à fournir la main d'œuvre nécessaire aux industriels. Ainsi, 70% du personnel travaillant chez Renault vient d'autres régions marocaines. Pour loger tout ce monde, de véritables forêts de grues poussent un peu partout dans et autour de Tanger. Une ville nouvelle, Ch'rafat, devrait prochainement sortir de terre.

Ce tableau idyllique pour les entreprises cache bien sûr quelques imperfections. On nous signale « *des délais de paiement considérables pouvant dépasser 150 jours* » et la « *difficulté de récupérer les excédents de TVA* » auprès de l'administration fiscale. La région de Tanger connait également quelques conflits sociaux qui seraient dus à un manque de maturité syndicale, selon un directeur local.

Focus

Tanger, vitrine économique

L'aluminium arrive des pays du golfe pour fabriquer portes et fenêtres à destination du Maroc, de France et demain d'Afrique.

ZONES FRANCHES : MODE D'EMPLOI

Plus de 6 milliards de dirhams d'investissements, plus de 500 entreprises en activité et en cours d'installation, près de 50 000 emplois. Ces chiffres illustrent l'activité économique de la zone franche d'exportation de Tanger.

Située sur une surface de 340 hectares, la zone franche a été créée en 1999 conformément à la politique de l'État « visant à faire de l'investissement un levier de développement économique et social[1] » .

L'impact économique de la zone franche de Tanger

La zone franche de Tanger attire les investisseurs étrangers en provenance de l'Union européenne, des États-Unis d'Amérique, du Maghreb et du Moyen-Orient[2]. Elle offre des avantages en matière d'infrastructures (des terrains et bâtiments équipés selon les normes internationales), d'attractivité et d'accessibilité et se caractérise par une stabilité politique ce qui fait d'elle « une destination hautement prisée »[3].
L'environnement économique est positif (salaire, inflation) et la zone bénéficie de la proximité immédiate de l'aéroport international et de l'autoroute.

La zone franche en 10 ans seulement, de 2001 à 2010, a créé près de 50 000 emplois dont 20 000 salariés travaillant à Moghogha et 12 000 dans la zone industrielle de Gzénaya[4].

Pourquoi investir dans la zone franche de Tanger ?

Caractérisée par son attractivité sur le plan fiscal, la zone franche de Tanger offre un cadre incitatif aux investisseurs avec une exonération totale ou partielle des impôts et taxes. Les entreprises situées en zone franche bénéficient d'une garantie de rapatriement à l'étranger des dividendes, capitaux et éventuels produits de cession et d'une liberté totale de change pour les opérations commerciales, industrielles et de services réalisés avec l'étranger par des entreprises installées en zone franche d'exportation.

Vers de nouvelles zones ?

Depuis Tanger Free Zone et Tanger Med, le Maroc s'investit dans la création dans la région de Tanger d'autres zones franches ou industrielles en adoptant le modèle de Tanger Free Zone définie comme une « zone industrielle aux normes internationales, connectée aux grands axes routiers et équipée de services nécessaires »[5]. Pour loger les salariés de ces zones d'activités, la ville nouvelle de Chrafat sera la première cité marocaine dotée d'une charte architecturale.
Les deux zones opérationnelles à ce jour sont la zone franche du port de Tanger et la zone franche d'exportation de Tanger. TMSA, la société qui gère TFZ, a pris l'initiative de construire une plateforme industrielle de 5 000 ha. Tanger Automotive City (TAC), dont la livraison est prévue en 2019, qui sera prioritairement dédiée aux industries métallurgiques, mécaniques, électriques et électroniques, mais où presque tous les secteurs pourront s'installer. Tétouan Shore sera une zone dédiée aux activités de l'off-shoring. La mise en place de ces nouvelles villes et zones renforce la position de la région de Tétouan Tanger comme second pôle économique du pays et comme plateforme méditerranéen-ne industrielle et logistique.

Catherine KOUBAR

SOURCES

1 - MAP, la Vie économique, 26/4/2010, **www.lavieeco.com**.

2 - Tanger Free Zone, **www.tangerfreezone.com/index.php?lang=fr&Id=6**, 2012

3 - John Worthington, « La zone franche de Tanger sixième meilleure zone de l'avenir pour l'année 2012-2013 », La vie Economique, 14/7/2012.

4 - Jamal Amiar, **www.entreprendre.ma/Forte-demande-d-emplois-sur-Tanger-et-un-grand-probleme-de-formation_a4528.html**, 27 Novembre 2012

5 - La Vie économique, **www.lavieeco.com**, 21/2/1012 par Fadel Agoumi

ALUMINIUM DU MAROC SURFE SUR UN MARCHÉ EN FORTE CROISSANCE

Leader marocain en profilés aluminium, Aluminium du Maroc vient d'acquérir une société voisine de son site de production.

Numéro un marocain dans le domaine des profilés en alliages d'aluminium, Aluminium du Maroc s'est spécialisée dans la fabrication de fenêtres aluminium moyen de gamme sous sa propre marque ou sous marque de distributeurs.

Le groupe Abdelaziz El Alami l'a créée en 1976 en partenariat avec le Groupe Pechiney. L'industriel français est depuis sorti du capital. La PME cotée à la bourse de Casablanca écoule 85% de sa production dans le secteur du bâtiment. Elle travaille également pour l'industrie (mécanique, électrique, électronique...).

Une unité de fabrication moderne qui emploie 420 salariés

Aluminium du Maroc emploie 420 salariés, essentiellement dans son siège de Tanger. Le doublement de sa capacité de production en 2005 lui permet de générer en 2011 un chiffre d'affaires de 80 M€, en croissance de 18% par rapport à 2010.
L'export représente 25 % de son activité avec comme cible essentielle la France (98% des exportations).

Demain l'Afrique

« *Nous réfléchissons à un développement vers l'Afrique* » explique son directeur général adjoint, Benoît Vaillant. « *Cette zone représente un gros potentiel. Le marché algérien nous intéresse, mais nous ne pouvons pas l'attaquer en direct pour des raisons politiques.* »

Le développement des infrastructures (autoroutes et TGV) marocaines conduit Aluminium du Maroc à envisager une rationalisation de ses sites de distribution et de sa logistique. « *Nous venons de prendre le contrôle en septembre 2012 d'une société voisine de notre usine de Tanger. Cela nous permet de passer de 4 à 8,5 hectares* » explique Benoît Vaillant. « *Nous allons y installer notre plateforme logistique. Si nous poursuivons notre croissance, nous pourrons également envisager d'y positionner des presses supplémentaires.* »

Gérard TUR
Econostrum.info

Le terminal carrier de Tanger Med dédié à Renault pour ses Logan

Focus

Tanger, vitrine économique

RENAULT VA LANCER SA SECONDE LIGNE DE PRODUCTION À TANGER

Moins d'un an après le lancement de sa première ligne de production à Tanger, Renault se prépare fin 2013 à mettre en service une seconde ligne qui lui permettra de fabriquer au Maroc 350 000 Dacia par an.

La présence de Renault au Maroc ne date pas d'hier. À Casablanca, le fabricant français possède déjà avec la Somaca un site d'assemblage dont il contrôle 80% du capital. Les marques Renault et Dacia sont leaders au Maroc. Elles totalisent 36% de parts de marché.
Mais l'usine de Melloussa, située entre la ville de Tanger et le port de Tanger Med, occupe une toute autre dimension. Quand la seconde ligne de production fonctionnera, Renault aura investi au total 1,1 milliard d'euros sur le site. 45 M€ ont été nécessaires pour aplanir les collines du Rif et déplacer neuf millions de m^3 de terre.

Au départ prévu pour la fabrication de Renault et de Nissan, le projet Melloussa a été revu à la baisse, crise oblige. Mais les marocains ne désespèrent pas de voir Nissan rejoindre Renault à moyen terme.
Ouverte en février 2012, l'usine produit les modèles low cost Dacia Lodgy et Dacia Dokker. La première ligne de production bénéficie d'une capacité de 170 000 véhicules par an. Mais le site de 314 hectares est calibré pour fabriquer 350 000 véhicules/an. En 2013, jusqu'à 60 voitures pourront sortir chaque heure des deux lignes de production. L'Europe absorbe 85% des Dacia exportées.

6 000 emplois directs à court terme

« *Notre usine ne rejette ni carbone ni liquides industriels. Elle fonctionne avec des énergies renouvelables* » se félicite Michel Faivre-Duboz, directeur général de Renault Maroc, à l'occasion de la visite organisée dans le cadre de la mission conduite par Finances et Conseil Méditerranée et le Cluster Paca Logistique. « *Avec Dacia, nous nous attaquons au marché de l'occasion. Cette marque connait une croissance exceptionnelle. Pour répondre à la demande, il nous fallait un second site en plus de celui de Roumanie.* »

Pour l'instant, Renault emploie 4 000 personnes à Melloussa, dont seulement une quarantaine d'expatriés et 150 experts issus d'autres sites du groupe, venus assurer des missions ponctuelles. L'usine devrait faire vivre d'ici 2015 plus de 6 000 salariés. Elle génèrera alors 30 000 emplois indirects.

Renault n'a pas choisi le Maroc en raison de son marché intérieur. Le parc auto marocain dépasse à peine deux millions de véhicules, avec 120 000 voitures neuves vendues chaque année. Non, ce sont les bas salaires et la possibilité d'exporter facilement sa production via le port de Tanger Med qui ont séduit Renault. « *Le Maghreb s'est imposé comme une évidence, et avec Tanger Med le Maroc* » explique Michel Faivre-Duboz. « *L'heure de travail chargée revient ici à 5 € contre 30 € en France. Nous avons relativement peu investi en robots sur notre site de Melloussa. Beaucoup d'opérations restent manuelles.* »

Usine Renault : le process de fabrication qui allie techniques traditionnelles et automatisation est jalousement gardé. Seule une photo de la délégation ci-dessus sur une chaîne de montage a été autorisée. (Photo service de communication de Renault Tanger)

Pour attirer le fabricant automobile, le royaume marocain a déroulé le tapis rouge : l'usine bénéficie de cinq ans d'exonération d'impôts, d'infrastructures de transports dopées, l'Etat finance l'Institut de formation des métiers de l'industrie automobile. Situé dans l'enceinte même de l'usine, l'IFMIA bénéficie pour l'instant exclusivement à Renault. Mais il devrait s'ouvrir à terme aux autres entreprises du secteur automobile présentes dans la région.
Renault utilise une liaison ferrée directe entre son usine et le port de Tanger Med voisin de seulement quelques kilomètres. Sur place, un terminal carrier de 13 hectares dédié à Renault lui permet d'exporter ses Logan, mais également d'importer des Renault destinées au marché marocain.

LE CHANTIER RH POUR RENAULT MAROC : « UN PROJET DANS LE PROJET »

Compte tenu du degré d'exigence du secteur automobile, basé sur un process industriel réclamant précision et technicité, de l'absence de tradition industrielle locale (75 % des salariés à Tanger ne sont pas originaires de cette région) et de la rareté des cadres et du management intermédiaire, un effort considérable de formation en amont a été planifié et réalisé par Renault pour permettre à son implantation marocaine d'atteindre dès son démarrage la moyenne de qualité du groupe.

La technicité requise tout au long d'une chaine de production automobile (6 à 10 000 gestes nécessaires par métier !) implique de facto des cursus de formation longs, organisés par métier, et comprenant pour tous, employés et cadres, un stage ouvrier de 3 semaines. Un « tronc commun » par métier comporte de 4 à 16 semaines auxquelles s'ajoutent d'éventuelles formations complémentaires. Ainsi un technicien de maintenance bénéficiera en tout de 7 semaines d'apprentissage, un opérateur de base de 12 semaines, un opérateur spécialisé de 19 semaines (incluant un stage dans une usine déjà « mature ») et un chef d'atelier / d'unité de 24 semaines de formation.

Entre novembre 2009 et décembre 2011, l'usine de Melloussa a recruté (niveau bac + tests) 2 300 personnes qui ont bénéficié de 370 000 heures d'enseignements. Avant l'ouverture de l'Institut de formation des métiers de l'industrie automobile, qui a débuté ses activités en septembre 2010 dans des locaux provisoires avant d'intégrer ses 5 200 m^2 d'espace en novembre 2011, ce sont 550 personnes qui ont été envoyées en Europe dans les usines du groupe. Le management local, incluant une quarantaine d'expatriés, a aussi été, pour une durée déterminée, renforcé par des managers expérimentés venant d'autres entités, selon une procédure courante dans le groupe.

Entre janvier et octobre 2012, ce sont 280 000 heures de formation qui ont été dispensées aux 80 à 150 nouvelles recrues intégrées par semaine. Sachant que les 52 formateurs de l'IFMIA, qui ont tous passé 6 mois en France, peuvent encadrer jusqu'à 350 élèves par jour dans les ateliers Maintenance, Dextérité, Logistique, il est prévu qu'en 2014 l'institut accueille aussi des salariés des fournisseurs locaux de Renault.

Royaume du Maroc
Ministère de l'Industrie, du Commerce et des Nouvelles Technologies
Royaume du Maroc
Ministère de l'Emploi et de la Formation Professionnelle

Le centre de formation construit et géré par le Royaume du Maroc pour Renault voit passer tous les salariés pour 4 à 16 semaines de stage.

Les valeurs transmises :

- **Valeurs d'exigence :**
  - Détermination à résoudre les problèmes
  - Respect strict des délais
- **Valeurs d'humanisme**
  - Esprit d'équipe
  - Respect de la personne
- **4 piliers pour motiver :**
  - Salaire
  - Développement des compétences
  - Système de management et participation
  - Evolution potentielle

Selon les responsables rencontrés, l'effort de formation effectué a porté ses fruits et l'usine marocaine peut même envisager avec sérénité le lancement de deux nouveaux véhicules de la gamme « entry », destinés à l'exportation, sur la ligne de production dont l'entrée en service est prévue pour fin 2013, ce qui est inédit pour le groupe Renault qui, jusqu'à présent, n'a jamais fait démarrer la production de nouveaux véhicules sur une ligne nouvelle.

Isabelle BARDIN

Focus Retours de mission

« La visite à Tanger de la délégation FCM et CPL les 22 et 23 Octobre 2012 a été riche à plus d'un titre. En effet, la composition de la délégation qui comptait d'éminents experts dans des disciplines différentes mais complémentaires, hommes et femmes d'expérience, a placé la barre d'emblée très haut. Ensuite, la synergie créée entre spécialistes des deux bords de la mer Méditerranée a considérablement enrichi le débat grâce à un échange d'expériences fructueux.
Ce type de rencontres montre que l'avenir de la coopération, non seulement économique, mais également humaine, passe mieux et plus efficacement par les régions transfrontalières qui se reconnaissent des affinités géographiques, économiques ou culturelles et linguistiques.
Espérons qu'il s'en suivra des visites de délégations d'hommes d'affaires des deux régions. Le premier ministre français en visite au Maroc a développé le concept de co-localisation. Nos deux régions pourraient s'inspirer de cette volonté politique pour lancer des projets dans ce sens. »

Abdellatif BERNOSSI
Expert-Comptable DPLE (Tanger) / Membre du réseau des Cabinets Indépendants « Moore Stephens International »
Expert confiance FCM

« Cette mission a permis d'évaluer les atouts de cette zone de Tanger Med, et par conséquent de mesurer les opportunités qui peuvent s'offrir aux entreprises françaises. Elles pourront à partir de la création d'une société :

- faire du négoce
- ou vendre de la prestation
- ou encore fabriquer sur place pour revendre

Toutes ces activités s'exercent avec des avantages conséquents. Je recommande aux entreprises du territoire qui le peuvent de s'installer sur Tanger Med, c'est d'ailleurs ce que nous allons faire pour mon entreprise, COFRAPEX. »

Jean-Pierre de BONO
COFRAPEX, directeur International
Membre de la Mission de Développement International
Chambre de Commerce de Marseille

« J'ai été agréablement surpris par l'ampleur du développement de cette région du nord du Maroc qui n'est qu'à 14 km du continent Européen. Les Pouvoirs Publics marocains ont fait de cette région longtemps délaissée une priorité en matière de développement économique et cela se voit !
Force est de constater que cette réussite met en lumière tous nos échecs successifs en matière de développement économique de notre région. Nous savons ce qu'il faut faire pour que le port de Marseille retrouve une place dans le concert des grands ports de la Méditerranée.
Je pense que le monde économique est prêt à relever tous les défis pour hisser notre région à la place qui devrait être la sienne, pour peu que le gouvernement et les collectivités locales en fassent une priorité. »

Mohamed Laqhila,
Président de L'Ordre des experts comptables, Marseille PACA

« La mission d'octobre 2012 nous a permis de découvrir une région en pleine évolution prête à devenir un pôle économique exceptionnel à deux pas de l'Europe.
On trouve à Tanger son histoire et sa culture grâce à de nombreux artistes qui y ont séjourné, un monde cosmopolite issu de la période de la guerre avec son statut de zone franche, et aussi une ville d'avenir investissant en infrastructures, attirant l'industrie et les entrepreneurs. Bien sûr des challenges sont encore à relever, mais l'énergie de ceux qui y travaillent fait plaisir à voir.

Tanger Med, le nouveau port de Tanger est le centre de cette mutation : un véritable Hub container qui reçoit le trafic maritime de l'océan pour desservir par mer, par train et par route les pays méditerranéens. Enfin l'implantation de Renault qui a su recruter et qualifier du personnel sur place est exemplaire. Loin des contraintes de la vieille Europe, Tanger redonne aux entrepreneurs l'envie d'entreprendre. »

Annie Muniglia-Reddon
Avocat

« GSE a participé en octobre 2012 à la Mission Partenariale au Maroc en tant qu'administrateur du Cluster Paca Logistique et acteur économique présent au Maroc depuis plus de deux ans.
Nous avons tout particulièrement apprécié la richesse des échanges lors des visites de Renault et d'Aluminium du Maroc. Il a également été très instructif de pouvoir partager avec les membres experts de Finances et Conseil Méditerranée en matière de réglementation (fiscale, juridique, ressource humaine) et de pratiques locales.
La réalité du terrain nous a montré la véritable ambition de la région, qui ne doit pas masquer pour autant la nécessité d'être bien accompagné dans toutes les démarches.
Il a été également très instructif de pouvoir échanger avec les représentants de TMSA et de TFZ, prospects directs de notre groupe pour des projets de bâtiments logistiques clés en main.
Une mission en définitive très cordiale et efficace ! »

Cédric Guez
Directeur Développement GSE Maroc

« Le Maroc qui connait actuellement une croissance économique enviable possède des infrastructures modernes et un environnement propice aux investissements. C'est le plan « EMERGENCE » lancé par le Maroc en 2003 qui a permis la naissance rapide d'un projet d'aménagement de grande envergure dans la région de Tanger, peu développée jusqu'alors. Si ce projet est d'abord l'affaire de géants mondiaux de l'industrie et de la logistique, leur implantation a créé un mouvement.

La région de Tanger est donc devenue un équipement économique majeur sur la rive sud de la Méditerranée, par sa situation géographique, la modernité de ses installations et sa compétitivité fiscale et sociale. Sa proximité en fait un outil de développement pour les entreprises de tailles intermédiaires de notre région qui peuvent s'y ins-taller ou commercer avec les entreprises installées sur cette zone. »

Philippe PETTINI
Directeur de la Région Sud-Méditerranée,
Banque Palatine

« De par ma profession dans le conseil en stratégie et développement dans le domaine portuaire, j'ai été particulièrement intéressée par la visite du port de Tanger Med et les échanges que nous avons eu avec Tanger Med Port Authority, tout particulièrement lors de l'intervention sur site de M. Abkari. MM El Aloui et Chaib, avec leurs présentations des zones franches et zones d'activité industrielles de la Région Tanger-Tétouan ont complété ce panorama. L'avenir du Port de Tanger Med ne réside plus uniquement sur les trafics de transbordement mais sur le traitement des importations ou exportations, générées par les industries de la région du Nord du Maroc. L'exemple de l'usine Renault, avec ses trafics induits de voitures à l'exportation, bobines d'acier et moteurs à l'importation, est le symbole de ce nouveau positionnement. Par ailleurs, les entreprises marocaines, après avoir cherché à développer des courants d'affaires vers l'Europe, se tournent désormais vers l'Afrique sub-saharienne, les banques marocaines y étant déjà présentes comme relais financier. A ce titre, Tanger Med et sa région proposent des possibilités d'implantation en zones franches, favorables au développement d'activités orientées vers ces pays africains. Les visites des usines Renault et Aluminium du Maroc ont été très enrichissantes, en permettant d'approcher la réalité de deux industriels de taille différente. Enfin, les échanges ouverts et détendus, entre membres de la délégation, ont eux-aussi été très bénéfiques et fructueux. »

Sylvie Doutres
DsG Consultants

Cahier spécial Flow n°27, le magazine du Cluster Paca Logistique réalisé en partenariat avec Finances & Conseil Méditerranée.

Directeurs de la publication :
Marc Reverchon et Francis Papazian

Rédacteurs en chef :
Isabelle Bardin et Christian Apothéloz

Secrétaire de rédaction :
Nadia M'Rabet

Dossier réalisé avec la participation de
Econostrum.info, Gérard Tur

Photos :
C. Apothéloz, I. Bardin (Cluster Paca Logistique), CCIMP, Fotolia et Région Paca.
Photo couverture : Tanger 2012 © C. Apothéloz

Maquette :
Isabelle Mailhan - www.izaberudesign.com

Impression :
Imprimerie Audry et Schaffer - www.imprimerie-audry.com

Focus

Coopération PACA/Tanger Tétouan

Les Régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Tanger Tétouan développent une coopération dynamique depuis plus de 12 ans. A l'aune d'un nouvel acte de décentralisation au Maroc, et alors que la Région Tanger Tétouan réalise une croissance économique exceptionnelle, les deux Régions viennent d'adopter une nouvelle convention cadre pour la période 2012-2014.

Depuis l'an 2000, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur s'est engagée à appuyer la région marocaine de Tanger Tétouan dans des domaines variés (aménagement du territoire, environnement, agriculture, économie, formation professionnelle, tourisme, jeunesse…). Ce sont désormais plus de 100 projets de développement qui ont été financés et appuyés. La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur compte même, depuis 2011, un représentant à Tanger pour assurer le suivi et l'animation de cette coopération. Les projets sont généralement conduits par des opérateurs de la société civile française sur le territoire marocain en lien avec des partenaires locaux de la région Tanger Tétouan (institutions et sociétés civiles).

La convention cadre qui vient d'être adoptée par les deux institutions pour la période 2012-2015 définit 19 actions qui seront cofinancées à 50% par la Région Tanger Tétouan. Cela témoigne de l'implication et de l'influence croissante de la Région Tanger Tétouan sur le développement local de son territoire. Le projet de loi sur la régionalisation avancée – qui est au programme de la prochaine session parlementaire marocaine – devrait d'ailleurs doter les régions de compétences renforcées et d'une autonomie financière nouvelle, ce qui devrait rendre cette coopération régionale d'autant plus pertinente...

Bien que relativement diversifiée, l'aménagement du territoire et l'Economie Sociale et Solidaire apparaissent, au Maroc, comme les secteurs phares de coopération :

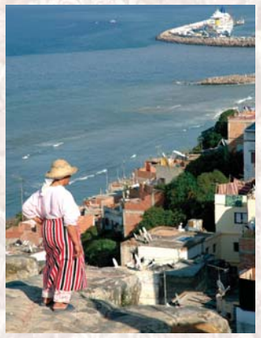
- **Projet PAD** : il s'agit d'un appui institutionnel visant à appuyer la création et le développement d'une division de l'aménagement du territoire au sein de la Région Tanger Tétouan (SIG, Suivi du Schéma Régional d'Aménagement du Territoire…)

- **Projet « Risques Naturels »** : il s'agit d'appuyer la création d'un centre de gestion des risques naturels afin de sensibiliser et de former les élus locaux à la nécessité de doter les communes de DICRIM (Document d'Information Communal sur les Risques Majeurs), notamment pour les communes rurales situées sur les contreforts érodés du Rif.

- **Projet de création du Parc Naturel de Bouhachem** : le Ministre de l'intérieur marocain vient d'entériner la création de l'unité de gestion du Parc Naturel de Bouhachem. C'est donc la première fois qu'une collectivité marocaine se voit confier la gestion d'un parc naturel. Ce projet, suivi techniquement par le Parc Naturel Régional du Lubéron, rentre donc dans une nouvelle phase de développement et d'investissement.

- **PRESS** : Le projet d'appui à la mise en place d'une politique régionale en matière d'économie sociale et solidaire vise à appuyer l'observation et la structuration du secteur associatif et coopératif régional, ainsi qu'à développer des outils expérimentaux pour la création d'emploi sur le modèle de la coopérative d'emploi « Energies Alternatives ».

Pour conclure, il convient de remarquer qu'il existe localement, depuis l'implantation du port Tanger Med, de nombreuses opportunités en matière de développement économique, notamment dans le secteur de la logistique. La coopération entre la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et la Région Tanger Tétouan, et le réseau de partenaires qu'elle a permis de tisser, pourrait alors servir de tremplin idéal à de nombreuses autres initiatives…



Rural en ville © Jean Michel André

En savoir plus sur la coopération décentralisée de PACA :
www.regionpaca.fr

Contacts :
Nicolas PERRIN,
Représentant de la Région PACA au Maroc
nperrin@regionpaca.fr
ou
lmercadal@regionpaca.fr

Envoyez vos coordonnées pour recevoir le nouveau bulletin trimestriel de coopération PACA/RTT.

La mission partenariale Maroc/Tanger, conduite par Finances & Conseil Méditerranée et le Cluster Paca Logistique, en octobre 2012, a pu être réalisée grâce au soutien de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

© F.Schmidt

Sur le vif

Quels projets industriels maritimes en PACA ?

Organisé par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille Provence (CCIMP), en collaboration avec le Pôle Mer PACA et le soutien de l'Institut Méditerranéen des Transports Maritimes (IMTM), le 60ème rendez-vous CCIMP de l'innovation et de l'industrie s'est tenu lundi 10 décembre 2012 au technopôle de Château-Gombert à Marseille.
L'objectif de ce rendez-vous était d'apporter aux entreprises du territoire régional une vision économique et technologique des domaines prioritaires du Pôle Mer PACA, pour les tenir informés des axes de développement porteurs.

Après une brève présentation du Pôle Mer PACA et de ses missions, plusieurs projets actuels ou futurs, dans l'éolien ou le pétrolier offshore, mais aussi l'innovation navale ou le développement des nouveaux ports et de nouveaux navires, ont permis de montrer le dynamisme de l'industrie maritime en Méditerranée et dans notre région.

Bien que les pays d'Europe du Nord (Danemark, Allemagne, Pays-Bas, Royaume-Uni…) soient précurseurs en la matière, la France rattrape peu à peu son retard dans le domaine des **énergies marines renouvelables**, et plus précisément dans celui de l'éolien offshore. Ces nouvelles technologies permettent aussi un développement industriel sur le territoire, car des usines de fabrication d'éoliennes sont construites.
En Mer Méditerranée, un réel potentiel industriel existe, des champs éoliens flottants verront donc le jour dans les années à venir, une fois intégrés les enjeux majeurs liés à la sécurité-sûreté, à l'aquaculture, aux nuisances visuelles et sonores ou bien à la connectique sous-marine.

Par ailleurs, l'augmentation constante des profondeurs d'explorations et d'exploitation des réserves d'hydrocarbures sous-marines et l'essor des énergies marines renouvelables impliquent le développement constant de nouvelles technologies. Ces technologies ont besoin d'être qualifiées avant leur mise en service, afin d'être sûres et efficaces. Cependant, les modélisations, les essais en eaux peu profondes et les essais hyperbares ne peuvent en aucun cas remplacer les essais « grandeur réelle ».

Le Sud de la France apparaît comme un choix judicieux pour installer un **centre d'essais sous-marins en mer profonde**. En effet, on y trouve de très grands fonds à seulement quelques milles des côtes, les conditions météorologiques y sont plutôt favorables, le support logistique y est très bon (avec les ports de Marseille et de Toulon, mais aussi la desserte ferroviaire et autoroutière) et un réseau dense d'industries y est implanté.
Ce centre d'expertise et d'essais en mer profonde, implanté d'ici deux ans au large des îles d'Hyères par le consortium « Abyssea », sera une installation unique au monde et deviendra à terme une vitrine internationale démontrant le savoir-faire « subsea » de la région PACA.

L'innovation passe aussi par l'amélioration constante des technologies et des pratiques actuelles, comme en témoigne notamment le **projet AIRCLAIR** (Amélioration de l'Impact environnemental et Réduction de Consommation des moteurs à fuel Lourd, par l'Analyse Infra Rouge). L'objectif de ce projet est de concevoir, de développer et de mettre à disposition des prototypes d'un nouveau capteur capable d'analyser la qualité du carburant et de modifier instantanément les réglages des moteurs. Sont visés un gain de 5% de la consommation de fuel, le respect des limites d'émissions polluantes et la maîtrise des risques d'exploitation. Plusieurs armateurs européens et français, dont La Méridionale, testent actuellement ce système sur leurs navires.

À l'issue de ces exposés et présentations, il ressort que l'industrie maritime dans la région PACA se porte bien, grâce à des projets déjà en cours mais également à plusieurs initiatives en développement.

Les rendez-vous de 2013

Le Cluster Paca Logistique participe à des **salons spécifiques à la filière**, afin de promouvoir les atouts de la logistique régionale et de favoriser l'accès de ses membres à ces vitrines grâce à la mutualisation des coûts.
N'hésitez pas à contacter Nadia M'Rabet, chargée de mission : 04 91 39 34 83 / n.mrabet@cluster-paca-logistique.com

■ LE SITL, SALON DES SOLUTIONS LOGISTIQUES - PARIS - DU 26 AU 28 MARS

www.sitl.eu

« Agir ensemble pour conquérir les marchés d'aujourd'hui : tel est le fil conducteur choisi par la SITL, le Salon des solutions logistiques, pour sa 30ème édition. Les conférences permettront de balayer les enjeux de compétitivité posés à l'économie française et européenne. L'exposition présentera une offre rassemblée en 4 grands secteurs d'activité : les services transport et logistique ; les sites logistiques; les solutions durables sous le label ECO Transport et Logistics ; et enfin les technologies et systèmes d'information.
Ce Salon est le lieu pour obtenir l'information la plus pertinente sur la composition et l'évolution des marchés, afin de développer son réseau. Il vous permet de disposer de tous les atouts nécessaires pour gagner en compétitivité comme en performance, aussi bien sur des aspects stratégiques, commerciaux qu'opérationnels ».

1

Chiffres clés *

- Fréquentation de plus de 30 000 professionnels
- Près de 550 exposants
- 5 cycles de conférences
- Tenue de conventions logistiques
- 8 Prix de l'Innovation Logistique
- 70 médias, 350 journalistes

*Source : http://lb7o.reedexpo.fr/Data/kmreed_logistique/block/F_957aae43fa2d3b20190cb6519a 083c574fccca18ac04e.pdf

■ LE SIL, SALON INTERNATIONAL DE LA LOGISTIQUE - BARCELONE - DU 18 AU 20 JUIN

www.silbcn.com/es

« Le Salon International de la Logistique est le point de rencontre de toute l'activité logistique d'Europe du Sud. Après quatorze éditions, il est devenu le grand événement de la logistique et du transport en Espagne. Organisé par Consorci, le salon se concentre sur la promotion et la stimulation des projets dans le secteur immobilier et de la logistique, en développant le savoir-faire ».

2

Chiffres clés 2012 *

- Plus de 50 000 visiteurs professionnels
- Plus de 500 exposants
- Plus de 800 réunions d'affaires entre des entreprises et des logisticiens
- Plus de 1 500 demandes de réunions entre des visiteurs et des exposants

*Source : www.silbcn.com/docs_prensa2012/ASIFUE%20SIL%202012.pdf

■ LE SALON TOP TRANSPORT - MONTPELLIER - 15 ET 16 OCTOBRE

www.top-transport.net

3

« Loin de l'agitation d'un salon, Top Transport est un événement *B to B* où des chargeurs / logisticiens ayant des besoins spécifiques viennent rencontrer des transporteurs et des sociétés logistiques dans le cadre de rendez-vous pré-programmés et ciblés. Cette formule unique permet de créer et développer de nouvelles relations commerciales fiables avec des sociétés dont les besoins et les compétences sont identifiés et qualifiés préalablement ».

Les avantages :

- un gain de temps
- des économies financières
- des contacts fiables et motivés
- une ambiance conviviale et détendue

Chiffres clés 2012*

- 165 exposants professionnels du transport
- 206 chargeurs
- 6 668 rendez-vous B to B organisés
- 8 conférences et ateliers experts
- 1 trophée de l'innovation

* Source : www.top-transport.net/europe/fr/presentation/bilan

■ LE SIMI, SALON DE L'IMMOBILIER D'ENTREPRISE - PARIS - DU 4 AU 6 DÉCEMBRE

http://simi.salons.groupemoniteur.fr

« Evénement de référence de fin d'année pour les acteurs de l'immobilier d'entreprise en France, le SIMI rassemble pendant trois jours près de 24 000 professionnels et de 440 exposants. Plus de 60 conférences et débats ont eu lieu. Tous les secteurs du monde de l'immobilier d'entreprise sont représentés :

4

- les utilisateurs,
- les investisseurs,
- les élus,
- la banque et l'assurance,
- l'aménagement du lieu de travail,
- les promoteurs et les aménageurs,
- les conseils immobiliers,
- le facitity/property management,
- les solutions informatiques et de performance énergétique.

PHOTOS :
1 - STIL 2012, stand CPL
2 - SIL 2012, stand CPL
3 - Top Transport 2012, espace CPL
4 - SIMI 2012, stand CPL

Agenda

24 janvier	**RÉUNION D'INFORMATION** organisée par la CCI Marseille Provence « Marseille Provence 2013 : que va-t'il se passer ? Quelles retombées ? ». Entrée libre sur inscription (gratuite). **Renseignements** : 0810 113 113.
	FORMATIONS DE L'IMTM
29 janvier	**« Les fondamentaux du transport maritime »**, animée par Bernard FRANCOU.
12 février	**« Transport maritime des marchandises dangereuses : textes et pratiques »**, animée par Michel BOTALLA-GAMBETTA et Radu SPATARU.
13 février	**« Sécurité-sûreté maritime : outils juridiques »**, animée par Michel BOTALLA-GAMBETTA et Radu SPATARU.
	Renseignements : Françoise MAGNUS, Tel : 04 91 90 17 15, Mail : i.m.t.m@wanadoo.fr
13 février	**FORUM EMPLOI** organisé par la Communauté Agglopole Provence en partenariat avec les Missions Locales du Pays Salonais et d'Est-Etang de Berre. **Lieu** : Salles des fêtes, Place Raoul Coustet, à Mallemort. **Renseignements et inscriptions** : Virginie LE CAMUS, Tel : 06 30 29 71 05, Mail : virginie.lecamus@ml-salon.fr
13 juin	**JOURNÉE RÉGIONALE DE LA LOGISTIQUE, spéciale TIC**

Retrouvez l'ensemble des évènements sur notre site : **www.cluster-paca-logistique.com**

Actualités

PARTENARIAT

Cluster Paca Logistique Pôle Mer Paca

Lors du Seatrade Med à Marseille – Salon de la Croisière – à Marseille fin Novembre 2012, une convention a été signée entre le Pôle Mer PACA et le Cluster Paca Logistique afin de formaliser les relations de travail régulières et structurées entre les deux Prides et leurs membres. Ceci en vue de favoriser l'identification, le montage, le financement et la gestion de programmes ou de projets coopératifs concrets et innovants répondant à l'objectif commun de valoriser et de développer une filière logistique portuaire et littorale durable en région PACA et pouvant être labellisés par les deux pôles.

FORMATION

Euromed-Management

D'après le classement européen des écoles de management, établi par le Financial Times 2012, l'école de commerce Euromed Management atteint la 7ème place française et la 31ème place européenne. Suite à la fusion avec la BEM pour former la KEDGE Business School en 2013, l'objectif est d'atteindre le Top 15 européen.

MARITIME

MGI

Tunisie TradeNet (TTN), société de service et d'ingénierie informatique, a choisi MGI pour la gestion de tous ses messages EDI liés aux opérations Import Control System (ICS). L'officialisation de cette collaboration a eu lieu par la signature du contrat fin octobre 2012 à Marseille lors du 2ème forum des professionnels portuaires méditerranéens organisé par l'Union Maritime pour la Méditerranée (UMM). Depuis janvier 2011, les exportateurs tunisiens doivent en effet déclarer toutes les marchandises exportées vers les Etats de l'Union Européenne, obligeant alors la Tunisie à saisir de nombreuses données.

GPMM

Pour célébrer le 25ème anniversaire du jumelage entre les villes de Marseille et de Shanghai, une délégation de la ville de Marseille s'est déplacée dans la mégalopole chinoise, afin de signer un accord de coopération pour 2012-2014. Les activités portuaires ont notamment été évoquées lors de ce déplacement, et la société MGI et Via Marseille-Fos ont animé un atelier de présentation de la place portuaire. Cet échange a permis de nouer plusieurs contacts dans le but d'organiser une manifestation à Shanghai en 2013.

Intermed Gateways

L'association Intermed Gateways, regroupant les ports de Marseile, de Barcelone et de Gênes, a présenté à Bruxelles mi-novembre 2012 le rôle qu'elle comptait jouer dans le futur Réseau TransEuropéen de Transport, par la voix de son Président, Monsieur Jean-Claude Terrier, Directeur Général du GPMM.
Les ports méditerranéens occidentaux doivent être considérés comme une alternative sérieuse aux ports du rang Nord, dont Rotterdam, Hambourg et Anvers. L'association veut donc devenir un outil de promotion de ces trois ports méditerranéens.

Autoroutes de la mer

Malgré la crise économique touchant le secteur maritime, le coordinateur européen chargé des autoroutes de la mer reste optimiste et confiant. Il a présenté son rapport aux eurodéputés fin Novembre 2012, en rappelant que ces liaisons maritimes constituent un élément clé de la politique de report modal. Le but de ces autoroutes est triple : contourner les goulets d'étranglement routiers, intégrer les régions périphériques et les îles de l'Union Européenne, et relier les différents ports européens dans une logique de chaîne multimodale.

NOUVEAUTÉS

Nouveaux locaux pour la Maison de l'Emploi Ouest Provence

La Maison de l'Emploi Ouest Provence a récemment déménagé dans de nouveaux locaux Quai du Commandant Favier, afin d'accueillir les usagers dans un lieu facilitant les démarches d'emploi, et d'insertion, mais aussi les échanges entre professionnels de l'emploi.

WIFI dans les autocars de la RDT 13

La RDT 13, société de transport routier reliant Aix-en-Provence à Marseille a signé un accord avec Gowex, afin d'intégrer le système de connection Wifi gratuit à bord de toute sa flotte d'autocars.
La RDT 13 est la première entreprise du secteur à offrir ce service, dont les voyageurs pourront profiter gratuitement lors de leurs trajets.

Marseille Provence 2013

Afin d'accueillir au mieux les 10 millions de touristes attendus en 2013 pour célébrer la capitale européenne de la culture, la Communauté urbaine et la RTM proposent une offre de transport inédite avec des métros jusqu'à 1 heure du matin, 50 % de bus en plus en soirée, la création de nouvelles lignes de bus, le développement de la navette maritime, ou encore l'extension du Pass transport à tout le territoire MP 2013.

TRANSPORT ROUTIER

Suite à la promesse du ministre délégué aux Transports, à la Mer et à la Pêche lors du congrès de la FNTR le 15 novembre 2012, le décret officialisant l'autorisation de circuler pour les véhicules de 44 tonnes de plus de quatre essieux, est paru au Journal Officiel le 6 décembre 2012. Il entrera ainsi en vigueur en janvier 2013.

IMPLANTATION

ATOSA a inauguré son 3e entrepôt français

Le groupe familial originaire de Murcie (Espagne) a inauguré le 22 novembre dernier, son entrepôt de 9 820 m² situé à Clésud (Miramas). Il s'agit de sa 3e implantation en France après Toulouse où est basé le siège « France » et Paris. Opérationnel depuis septembre, une dizaine de salariés espagnols et français travaillent sur le site et de nouvelles embauches sont prévues. Spécialisée dans les articles pour enfants de 0 à 16 ans (jouets, puériculture, déguisements…), le groupe souhaite s'appuyer sur cette nouvelle implantation afin de prospecter de nouveaux marchés en Europe. Atosa projette d'implanter sa branche commerciale à Clésud grâce à une extension de bureaux et la création d'un schow-room de 1 500 m².

Adhérents et partenaires

ACCM AGGLOMERATION ARLES CRAU CAMARGUE MONTAGNETTE
AFT
ALSEI
ARCANES
ASL-ASSOCIATION SYNDICALE LIBRE DE CLESUD
AUXILIAIRE MARITIME
BARJANE
CARIF ESPACES COMPÉTENCES
CCI DU PAYS D'ARLES
CCI MARSEILLE PROVENCE
CENTRE EMPLOI FORMATION
CESI
CITY'ZEN LOGISTIQUE
CLUB FOS DISTRIPORT
CMN - COMPAGNIE MERIDIONALE DE NAVIGATION
CNR - COMPAGNIE NATIONALE DU RHONE
CAD - COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DRACENOISE
CONSEIL GENERAL DES BOUCHES-DU-RHÔNE
CONSEIL GENERAL DU VAUCLUSE
CRET LOG
DAHER INTERNATIONAL
DSG CONSULTANTS
DTZ
DUPLIPARK
ECOMODAL
ENSME - ECOLE NATIONALE SUPERIEURE DES MINES DE ST-ETIENNE
EOL - ENTREPOT ON LINE
EUROMEDITERRANEE
EUROMED MANAGEMENT
FAUBOURG PROMOTION
FCM - FINANCES ET CONSEIL MEDITERRANÉE
GAMA
GROUPE CHARLES ANDRÉ - GCA LOGISTICS MARSEILLE
G.S.E
GICRAM MEDITERRANEE
GBCC - GINGER BATIMENT CONCEPTION ET CONSTRUCTION
GIR MARALPIN
GPMM - GRAND PORT DE MARSEILLE FOS
IMTM - INSTITUT MEDITERRANEEN DES TRANSPORTS MARITIMES
JONCTION
LA POSTE
MAISON DE L'EMPLOI DE MARSEILLE
MAISON DE L'EMPLOI OUEST PROVENCE
MARFRET
MGI - MARSEILLE GYPTIS INTERNATIONAL
MEDITERRANEENNE DE SERVICES
MISSION DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE REGIONALE
MISSION LOCALE DE MARSEILLE
MISSION LOCALE OUEST PROVENCE
NISCAYAH
PLIE MPM CENTRE
PLIE MPM EST
PROJENOR MARSEILLE
PROMOTRANS
PROVENCE PROMOTION
RDT13
6IT
SAN OUEST PROVENCE
SMDC LOGISTIQUE/KATOEN NATIE
SNCF GEODIS
SOCIETE COOPERATIVE DE LAMANAGE
SOGARIS/CARREDIS
STACI
STEF
TECHNOTRANS
UMF - UNION MARITIME ET FLUVIALE
UREI PACA
VAUCLUSE DEVELOPPEMENT

CLUSTER PACA LOGISTIQUE
PRIDES Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
Région Provence-Alpes-Côte d'Azur